

INTRODUÇÃO

O presente Trabalho Individual Final (TIF) constitui uma exigência do plano de avaliação do 4º Curso de Direcção e Estratégia Policial, intitulado por: **PREVENÇÃO CRIMINAL - PLANO DE ACÇÕES COMO CONTRIBUTO NO COMBATE AO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL 4 DE FEVEREIRO**, localizado na província de Luanda, na República de Angola.

O TIF não obedece as regras do novo acordo ortográfico pelo facto de ter sido elaborado em Angola, e por não termos aderido, até a presente data, ao referido acordo.

Para materialização do presente TIF enfrentamos imensas dificuldades em proceder um estudo profundo e mais actualizado sobre a temática em apresso, tudo devido as profundas limitações bibliográficas, factor que nos obrigou a enveredar mais por uma vertente prática dos factos auscultando profissionais ligados a matéria.

Justificação do tema

A razão da escolha do tema obedeceu a recomendação feita pela Direcção do Comando Geral da Polícia Nacional, que tem cada vez mais tomado consciência da necessidade de se encetar esforços entre todos autores sociais angolanos no sentido de se criar ou reforçar estratégias visando ao combate cerrada deste fenómeno, tráfico de drogas ilícitas – cocaína.

Assim, a partir do diagnóstico exploratório realizado ao sistema de combate ao tráfico ilícito de drogas pela Polícia Nacional no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, determinou-se as seguintes debilidades:

- Falta de condições de trabalho para os efectivos;
- Défice de pessoal;
- Inexistência de um estatuto orgânico com uma subordinação funcional de todos os serviços e forças de segurança que incidem no Aeroporto com um mando único;

- Há falta de monitores para o circuito fechado de câmara de vigilância nas áreas mais sensíveis;
- Inexistência da técnica canina (binómio homem – cão);
- O Aeroporto alberga um número excessivo de forças de segurança que, em algumas ocasiões exercem a mesma tarefa, influenciando em grande medida a pirâmide de subordinação e enquadramento legal dos casos, criando embaraços aos passageiros.
- Não existe uma preparação contínua para os efectivos da Polícia.
- Deficiente sistema de informação policial, o que pressupõe perdas de dados essenciais para a detenção em flagrante delito dos eventuais traficantes;
- Elevadas debilidades identificadas no sistema de segurança do aeroporto, nomeadamente a falta de scâneres modernos detectores de quaisquer substâncias proibidas, assim como aparelho de raio x humano.

Antecedentes temáticos

Não existem antecedentes de investigação que tratem da temática de combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, o que pressupõe que atribuirá à PNA melhores procedimentos, métodos e técnicas de actuação, um sistema operativo que coadjuva a uma análise mais completa do comportamento deste fenómeno, o que permitirá incrementar a efectividade das acções de prevenção, descobrimento e corte na fronteira aérea, o que contribuirá a radicar a improvisação que se pode manifestar no processo.

O estudo sobre o tráfico de drogas constitui sempre uma temática complexa tendo em conta a sua magnitude a nível mundial. Assim, para a prossecução do presente trabalho, cingiremos a nossa investigação ao estudo para contribuir no combate ao tráfico ilícito da cocaína, por ser uma droga cuja proporção económica e incidência criminal atinge quase todo o mundo.

Situação problemática

Identificamos como situação problemática para realização do nosso trabalho investigativo, o facto de se constatar a existência de drogas no país, e serem apontadas nos relatórios policiais que as mesmas entram no país, principalmente, por via aérea, o que nos levou a concluir a existência de debilidades no combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.

Problema científico

Face ao constatado, identificamos como problema científico: Como contribuir para melhorar o combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro?

Objecto de estudo

Combate ao tráfico ilícito de drogas.

Campo de acção

O comportamento do combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro no período de estudo que compreende o mês de Janeiro de 2012 a Setembro de 2017.

Objectivo geral

Elaborar um plano de acções como contributo no combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.

Objectivos específicos

1. Caracterizar o combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.
2. Determinar as necessidades de combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.
3. Identificar que acções preventivas podem ser desenvolvidas pelos efectivos da Polícia Nacional de Angola referente ao combate das drogas ilícitas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.

Interrogantes científicas

1. Como caracterizar o combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro?
2. Como é o combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro?
3. Que acções preventivas podem ser desenvolvidas pelos efectivos da Polícia Nacional de Angola referente ao combate das drogas ilícitas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro?

Estrutura do trabalho

Neste contexto, o presente trabalho está constituído por três capítulos, o **primeiro capítulo** é designado como Marco Teórico, onde se define as principais terminologias que constituem o tema do presente trabalho, tais como, combate, droga, cocaína por constituir a droga de realce, e o tráfico de droga.

E por fim, no que se refere ao combate a droga, caracterizamos o nosso país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro e a PNA, com maior destaque aos órgãos cujas competências resumem-se no asseguramento do Aeroporto, e por último, a estratégia policial de combate a criminalidade.

O **segundo capítulo** está ligado ao contexto de investigação, o proceder metodológico e a metodologia empregada que é designado por Análise dos Resultados, onde é colocado o resultado de todo o trabalho e investigação de nível prático.

O **terceiro capítulo**, designado por Plano de Acções, onde pretendemos apresentar a nossa estratégia de solução ou redução do fenómeno da droga no país. Finalmente se apresenta um corpo de Conclusões e Recomendações, que finaliza o trabalho com conclusões e reflexões decorrentes daquilo que se conseguiu nos capítulos anteriores.

Metodologia

Para a realização do presente trabalho, a metodologia usada consistiu no uso de dois tipos de investigação: a teórica, que teve como base a procura de factos através de pesquisas bibliográficas e consultas a especialistas na

matéria e, posteriormente, a prática, que diz respeito ao uso de técnicas de recolha de dados – inquéritos – para posterior correlação com a teoria e confirmação das interrogantes científicas.

Métodos e técnicas

Relativamente a elaboração do presente trabalho, utilizou-se os métodos dos níveis teóricos, empíricos y estadísticos-matemáticos.

- Revisão documental, que se resumiu no estudo dos documentos reitores da política de combate ao tráfico de drogas, legislação, manuais de instrução do Aeroporto e relatórios.
- Inquérito, que foi aplicado através de questionário aos chefes, oficiais, especialistas anti-drogas e de instrução canina, médicos veterinários, ex-presidiários e funcionários da Agência Geral Tributária;
- Consulta a especialistas da polícia que trabalham na temática da droga;
- Consulta a funcionários do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro;
- Observação, que foi realizada ao cenário em análise (Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro);
- Estatística, que permitiu realizar uma análise percentual, assim como escalas de relação ordinal para cada uma das respostas e a sua distribuição de frequências e tabelas de estatísticas.

Local e período

O presente trabalho foi elaborado na Província de Luanda, local se encontra localizado o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, onde se desenvolveu a nossa investigação.

No concernente a duração, consideramos que não tivemos uma margem folgada para a sua materialização, tendo durado, aproximadamente, quatro semanas.

CAPITULO 1 - MARCO CONCEPTUAL

1.1. PREVENÇÃO

Para Oliveira (2006, p 79), a prevenção define-se, essencialmente, por oposição à repressão. Todavia Vasco (2014, p17) define-a como um conjunto de medidas cuja intenção é minimizar as infrações (a sua frequência, a sua gravidade e as suas competências), sejam de natureza criminal ou outras e, sobretudo, quando ocorram antes da prática do acto delinquente. O mesmo autor afirma que a prevenção é um instrumento utilizado pelo Estado para melhor dominar ou controlar a criminalidade, pela eliminação ou a limitação dos factores criminógenos e pela gestão adequada dos factores ligados ao meio físico e social que criam condições favoráveis à perpetração dos delitos.

As políticas de segurança e as instituições cujas atribuições são de manter a segurança estão confrontadas, hoje em dia, com novos paradigmas, como o da prevenção, da mediação, da proximidade e das parcerias. Dado que a crise do paradigma repressivo é latente, as políticas de prevenção constituem alternativas à repressão (Oliveira, 2006).

Tipos de prevenção:

- i. Prevenção primária: quando vai às causas do crime e se orienta no sentido da alteração das condições criminógenas do meio físico e social.
- ii. Prevenção secundária: quando focalizada na identificação precoce de grupos ou populações que representam um risco particular de delinquir.
- iii. Prevenção terciária: quando é dirigida no sentido da readaptação social ou da neutralização dos antigos delinquentes.

1.2. CRIME

Segundo Eiras e Fortes (2010, p 173), pode-se distinguir o crime em sentido sociológico e o direito positivo. Em sentido sociológico, pode ser considerado como um comportamento desviante, socialmente danoso, capaz de provocar reações emotivas. Já no direito positivo, pode-se distinguir em conceito formal, que é todo o facto que viola a lei criminal. Ao passo que em

sentido material, é um facto que lesa ou expõe a perigo um bem jurídico. Porém, em sentido analítico, o crime é um facto típico, ilícito e culposo.

Os conceitos aflorados pelos referidos autores ganham uma aceitação do ponto de vista de produção científica pelo facto de Rodrigues (2013), também de forma unânime, convergir com tal preceito ao referir-se sobre a abordagem do crime, tanto do ponto de vista sociológico, como do direito positivo.

Por sua vez, Giddens (2010, p 688), define crime como qualquer acção que viola as leis estabelecidas por uma autoridade política. Já para Dias e Andrade (2013, p 65), crime em sentido criminológico, é todo o comportamento, mas só aquele, que a lei criminal tipifica como tal.

No caso angolano, o seu código penal consagra no artigo 1º, que "crime ou delito é o facto voluntário declarado e punível pela lei penal".

Nesta conformidade, entre os conceitos supracitados, a presente pesquisa adopta o conceito de crime apresentado por Rodrigues, por entender-se que está mais próximo do conceito do Código Penal angolano, uma vez que ele não limitou a sua ideia somente ao âmbito jurídico, mas sim alargou-o para o campo sociológico.

Desse ponto de vista, considera-se ser uma explicação mais clara e que pode conduzir a reflexão sobre o papel da sociologia geral e policial numa determinada sociedade, tendo em conta que o comportamento humano sofre a influência do seu meio envolvente.

1.3. CARACTERIZAÇÃO DA DROGA

A droga é um fenómeno de todos os tempos e parece ser indissociável da vivência humana. É do conhecimento geral que, desde sempre os homens procuraram escapar a certas dores físicas ou morais ou às tensões provocadas pelas duras realidades da existência, tomando diversas substâncias: álcool, ópio, coca, cogumelos alucinogénios etc., de acordo com a respectiva cultura.

Cada civilização tem as suas drogas, socialmente aceites, embora os prejuízos resultantes do seu abuso não sejam desconhecidos. É o caso do álcool no mundo ocidental, onde se mantém na van*guarda em relação às outras drogas.

De resto, o álcool está interdito nos países islâmicos, os quais, por seu lado, toleram o consumo de haxixe. E a liamba é consumida, regularmente, entre os povos africanos. Tal como os alucinogénios de origem natural como a mescalina e a psilocibina eram conhecidos e utilizados pelos índios americanos. E a coca, cujas folhas, consumidas mascadas, são conhecidas e utilizadas legalmente na América do sul desde tempos imemoriais.

Numa perspectiva policial dir-se-á que a droga só se tornou um caso de polícia a partir do fim da década de 60 (século XX), com a revolução cultural e social resultante das movimentações juvenis ocorridas na Europa e nos Estados Unidos.

Contudo, o facto de a cocaína estar a surgir, e cada vez mais frequentemente, nos mercados de retalho, pode indiciar que, num futuro mais ou menos próximo, e tal como aconteceu em outros países, venha a ser essa a droga ilícita mais procurada e mais consumida entre nós.

Assim, na tentativa de definir o que realmente é a droga, começamos a dizer que é tudo aquilo que é fumado, inalado, engolido e injectado, e provoca alterações psíquicas, sentidas como agradáveis, mas que criam com a pessoa uma relação de dependência tal que faz com que esta se sinta cada vez mais ligada à droga e cada vez menos capaz de se interessar – e sentir prazer – pelas coisas normais da vida.

Em termos científicos, é toda a substância que, actuando sobre o sistema nervoso central, altera o comportamento provocando dependência e tolerância.

Apesar de serem múltiplos e diversificados os factores determinantes do uso indevido da droga, após as experiências iniciais, o consumidor começa a sentir uma progressiva diminuição, ou esmorecimento, do prazer, levando-o ao aumento crescente das doses, na ânsia de recuperar ou mesmo superar as primeiras sensações começando aqui o estado de **tolerância**.

Segue-se o estado de adaptação que se manifesta por intensas perturbações físicas, quando se suspende a administração da droga **síndromas de supressão ou abstinência** são acompanhados de uma série de sintomas e sinais específicos, de natureza física e psíquica, característicos de cada tipo de droga é chamado estado de **dependência física**.

Ao estado em que uma droga produz uma sensação de satisfação e um impulso psíquico que exigem a administração periódica ou contínua de uma determinada substância, pelo prazer que causa ou para evitar o mal-estar, dá-se o nome de **dependência psíquica**.

De facto, o **consumidor ocasional** (ou experimentador) pode não ter qualquer tipo de dependência e acaba por não continuar o consumo. No **consumidor habitual** existe uma dependência de carácter psicológico que o leva a consumir droga em determinadas ocasiões. Já no indivíduo em que está instalada a dependência física e psíquica a droga torna-se o centro dos seus interesses e (da sua vida), tornando-se num **toxicodependente**.

1.4. O TRÁFICO ILÍCITO DE DROGA

Tráfico Ilícito de Drogas, pode ser definido como toda a actividade na qual se promove, favorece ou se facilita o consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, mediante o cultivo, fabricação, trânsito ou distribuição ou comercialização de matérias-primas destinadas a sua elaboração.

A lei angolana¹ a define como aquele que sem a devida autorização, cultiva, produz, fabrica, extrae, prepara, oferece, vende, distribui, compra, cede, recebe, proporciona, transporta, importa ou transita.

Como se pode valorar, o tráfico ilícito de droga é uma acção anti-jurídica, típica, culpável, punível que está relacionada directamente com os processos de produção, transporte, acopio, distribuição e comercialização de drogas proibidas.

O tráfico ilícito de estupefacientes converte-se não apenas na mais relevante actividade do crime organizado, mas também numa das suas principais fontes de rendimento, estabelecendo um conjunto de conexões com outras actividades criminosas, como o branqueamento de dinheiro, o tráfico de armas, o tráfico e viciação de veículos, o desvio de precursores do mercado lícito, os roubos e furtos.

Na verdade, nenhuma outra actividade é capaz de gerar tantos lucros, tão depressa e com riscos tão baixos para os seus autores. É este, de facto, o

¹Lei n 3/99, de 6 de agosto – Lei Sobre o Tráfico e Consumo de Estupefacientes, Substancias Psicotrópicas e Precursores

elemento decisivo e catalisador do tráfico de drogas: os seus lucros exponenciais.

1.5. CRITÉRIOS DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE A NECESSIDADE DE APERFEIÇOAR O COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS.

A fiscalização das drogas figura na agenda mundial desde mais de um século. A epidemia do opio em China a princípios do século XX estimulou actividades internacionais concertadas, principalmente em forma de uma série de tratados que foram firmados ao longo dos anos. Estes tratados, em especial a Convenção Única sobre Estupefacientes de 1961, o Convénio sobre Substâncias Psicotrópicas de 1971 e a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988, continuam a ser o marco do sistema internacional de fiscalização de drogas, das quais Angola é signatária.

O fenómeno da droga não pode ser encarado apenas no interior das fronteiras de um determinado país, antes deve ser analisado na sua dimensão mundial, pelo que qualquer plano ou estratégia para combatê-lo não deve ser encarado isoladamente, mas sim numa vertente de cooperação internacional.

Em trinta de Março de 1961 foi aprovada por setenta e sete países, em Nova Iorque, a Convenção Única Sobre Estupefacientes (doravante CUE) que entrou em vigor no dia 13 de Dezembro de 1964, tendo sido emendada por Protocolo de 25 de Março de 1972, sendo que, actualmente foi já ratificada por 166 Estados.

A discussão base desta convenção exprimiu uma clara oposição entre correntes liberais de países europeus com tutela sobre países produtores, e correntes proibicionistas, nomeadamente os EUA e a China. No final dos trabalhos foi aprovado um texto que perfilhou uma via criminalizadora, não só para o tráfico, mas também para o consumo.

Assim: a cultura e a produção, o fabrico, a extracção, a preparação, a detenção, a oferta, a comercialização, a distribuição, a compra, a venda, a entrega (...) constituam infracções graves que sejam passíveis de um castigo

adequado, nomeadamente de penas de prisão ou de outras privativas da liberdade”².

Só mais tarde, com o protocolo de 1972, a CUE passou a assumir uma atitude clínica – psicossocial a respeito dos utilizadores de droga, recomendando o tratamento em substituição, ou cumulativamente com a medida penal.

Quando as pessoas, utilizando de maneira abusiva os estupefacientes, (...) as Partes poderão, em vez de as condenar ou de pronunciar uma sanção penal contra elas, ou ainda como complemento da condenação ou sanção penal, submetê-las a medidas de tratamento, de educação, de pós – cura, de readaptação e de reintegração social³.

Em 21 de Fevereiro de 1971 teve lugar, em Viena, uma conferência das Nações Unidas de que saiu a Convenção de 1971 Sobre Substâncias Psicotrópicas, tendo entrado em vigor, nos termos do artigo 26.º, em 16 de Agosto de 1976.

Muito semelhante à CUE, esta convenção mostra igualmente a preocupação das Partes com a “saúde física e moral da humanidade”⁴, e também com “o problema da saúde pública e os problemas sociais resultantes do abuso de certas substâncias psicotrópicas”⁵.

Prevê, tal como o Protocolo de Genebra, que a sanção preferencial seja uma pena privativa de liberdade. No entanto, deve existir a possibilidade de substituição dessa sanção penal por medidas de tratamento e de reinserção social [artigo 22 Al. a) e b)].

A Convenção das Nações Unidas Contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e de Substâncias Psicotrópicas (doravante Convenção de 88), adoptada na 6.ª Sessão plenária da Conferência das Nações Unidas, em 19 de Dezembro de 1988, tem como objectivos fundamentais o esforço de harmonizar a legislação da droga, assim como procurar reforçar o combate ao tráfico de estupefacientes e a cooperação internacional neste domínio.

² Vide art. 36 Al. a) da Convenção Única Sobre Estupefacientes de 1961, in *Convenções das Nações Unidas*; Gabinete de Planeamento e de Coordenação do Combate à Droga, Ministério da Justiça, Lisboa, 1990.

³ Vide art. 36 Al. b) da Convenção Única Sobre Estupefacientes de 1961 alterado pelo Protocolo de 1972,

⁴ Preâmbulo da Convenção de 1971 Sobre As Substâncias Psicotrópicas.

⁵ Preâmbulo da Convenção de 1971 Sobre As Substâncias Psicotrópicas. *Idem, Ibidem*

Mais orientada para as actividades criminais resultantes do tráfico, pouca importância é dada nesta convenção ao consumo de droga. No entanto, no artigo 3.º, encontramos mais uma vez prescrita a obrigatoriedade de “tipificar como infracção penal (...) a detenção e a compra de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, e o cultivo de estupefacientes **destinados ao consumo pessoal**”⁶. No n.º 4 Al. d) do mesmo artigo encontramos o dispositivo que prevê a possibilidade de tratamento como “medidas complementares da condenação ou sanção penal (...)”⁷.

Analisando os três diplomas internacionais em matéria de droga, a Convenção de 61 alterada pelo Protocolo de 72, a Convenção de 1971 e a Convenção de 1988, podemos referir que o tratamento é medida prevista em todas elas, podendo mesmo ser considerado como medida principal. No entanto, e sempre que este não seja aceite, deve recorrer-se à respectiva sanção penal, ou, pelo menos, à medida de segurança adequada.

A evolução registada no Direito Internacional da Droga, em termos das práticas de consumo, ocorreu na perspectiva de considerar o toxicodependente como um doente carente de tratamento. No entanto, em nenhuma das convenções fundamentais sobre a droga se abandonou a perspectiva criminal, mantendo-se sempre em primeiro plano a visão penal como impulso para que o consumidor aceite submeter-se a tratamento.

O final do primeiro século de fiscalização de drogas coincidiu com a clausura do decénio das Nações Unidas dedicado a acção comum para contrapor o problema mundial das drogas. Estas etapas estimularam a reflexão sobre a eficácia e as limitações das políticas sobre as drogas. O exame terminou com a reafirmação de que as drogas ilícitas continuam sendo um perigo para a saúde da humanidade. Por isso, as drogas estão, e devem seguir estando, fiscalizadas pelo que os Estados Membros confirmaram o seu apoio inequívoco aos convénios e convenções das Nações Unidas que estabelecem o sistema de fiscalização internacional de drogas.

⁶ Artigo 3 n.º 2 da Convenção das Nações Unidas Contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e de Substâncias Psicotrópicas, *in* Convenções das Nações Unidas; Gabinete de Planeamento e de Coordenação do Combate à Droga, Ministério da Justiça, Lisboa, 1990

⁷ Artigo 3 n.º 4 da Convenção das Nações Unidas Contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e de Substâncias Psicotrópicas, *idem, ibidem*.

Nos últimos tempos tem-se levantado vozes entre os políticos, os médios de difusão e até a opinião pública, afirmando que a fiscalização de drogas não está a dar resultados. A potência destas vozes segue aumentado e a mensagem de introduzir elementos de despenalização, principalmente do seu consumo, está a se estender a nível internacional.

1.6. REPÚBLICA DE ANGOLA. SUA CARACTERIZAÇÃO.

Angola, localizada na zona austral do continente africano, ocupa uma área geográfica calculada em 1.246.700 km², fazendo fronteira com:

- Ao norte: República do Congo e Republica Democrática do Congo.
- Ao leste: República Democrática do Congo e República da Zâmbia.
- Ao sul: República da Namíbia.
- Ao oeste: Oceano Atlântico.

A sua divisão administrativa contempla dezoito províncias, tendo Luanda como a sua capital, com uma população aproximada de 7.000.000 (sete milhões) de habitantes, dos aproximadamente 25.000.000 (vinte e cinco) milhões de habitantes que possui o país, de acordo com o ultimo censo realizado em 2014.

Segundo a história universal, durante cinco séculos, Angola foi uma colônia da República Portuguesa, tornando assim, a língua portuguesa como idioma oficial, não obstante da existência de mais de dez línguas nacionais e com diferentes costumes e tradições característicos de cada zona do país, destacando-se as zonas norte, centro norte, leste, sul, centro sul e litoral.

Climaticamente falando, é um país com um clima tropical, destacando-se duas estações ao ano, nomeadamente o tempo chuvoso e o cacimbo, onde se regista enormes quantidades de chuvas nos meses de Janeiro a Abril de cada ano, e os meses de Junho a Setembro como de temperaturas mais baixas e com ausência de chuvas.

O ano de 1975 ficou marcado na história como o da independência do país, dando assim, término a colonização portuguesa e, conseqüentemente, a classificação do país como República Popular de Angola. Entretanto, ao evoluir do tempo sucederam-se mudanças relevantes na história do país, passando por um período longo de guerra civil, o que forçou a adaptação do país aos

momentos que se viviam, e foi assim que 1992 passou a designar-se República de Angola.

1.6.1. AEROPORTO INTERNACIONAL 4 DE FEVEREIRO. CARACTERIZAÇÃO.

NOME DO AEROPORTO:	Aeroporto Internacional “ 4 de Fevereiro”
SIGLAS DA IATA:	FNLU
SIGLAS DA ICAO:	LAD
GESTOR DO AEROPORTO	Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea. Empresa Pública Rua Amílcar Cabral, nº 110,3º Andar,C.P 841 Luanda
CONTACTOS	
COORDENADAS GEOGRÁFICAS	Latitude S 08º 51´ 19” Longitude E 013º 14´ 02”
ELEVAÇÃO	(238 ft)
TIPO DE OPERAÇÕES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Regular Nacional & Não Regular Nacional ✓ Regular Internacional & Não Regular Internacional ✓ Aviação Geral Nacional e Internacional ✓ Carga
LOCALIZAÇÃO DO AEROPORTO	Noroeste de Angola, localizando-se no centro da cidade de Luanda, com duas vias de acesso Avenida 21 de Janeiro e Avenida Revolução de Outubro
HORÁRIO OFICIAL DE OPERAÇÃO	24 Horas - 365/366 dias por Ano
RESTRIÇÕES	
SUPERFICIE TOTAL	450 Hectares
PISTAS:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 23-05 com 3 805m X 45m de extensão. ✓ 25-07 com 2 500m X 60m de extensão.
PLACA DE ESTACIONAMENTO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 289 m X 110 m de extensão com 24 reflectores de ✓ 24 reflectores de iluminação em 06 postes. ✓ Boeing 747-400, 777-200 e Air Bus 340 e IL 72

Fonte: ENANA e INAVIC/2016

1.3.2. Descrição dos imóveis e instalações do aeroporto

As instalações físicas do aeroporto são divididas em duas grandes partes, lado terra – área pública e lado ar – área restrita, que a seguir descrevemos:

i) Lado Terra – Área Pública

Estas zonas encontram-se delimitadas com barreiras físicas e identificadas com letreiros informativos que ilustram o acesso restrito e cuja violação incorre em procedimento criminal.

A delimitação do lado terra do Aeroporto é feita pela estrutura física do edifício dos terminais e o perímetro do Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” com 4 saídas de emergências é de aproximadamente 16.000 m² circunscrito por duas redes de malhas sol e muro de betão. Existe no seu interior um caminho de terra batida que permite a circulação de veículos automóveis.

A segunda rede de malhas sol é de aço galvanizado de 10 gauge com altura mínima de 2.50 m, tendo na parte superior uma fiada tripla de arame farpado em serpentina no prolongamento dos respectivos postos de suporte.

ii) Lado Ar - Áreas Restritas

É o conjunto de infra-estruturas de apoio e terrenos adjacentes nomeadamente as pistas, caminhos de circulação, placa de estacionamento de aeronaves cujo acesso é controlado.

O lado ar do aeroporto está dividido ou separado do lado terra por barreiras e estrutura física do edifício dos terminais e hangares. Encontram-se localizadas no lado Ar as seguintes áreas:

a) Área de Tratamento de Bagagem (Contentorização e Descontentorização).

- i) Terminal de Bagagem de PARTIDAS e CHEGADAS de voos Domésticos
- ii) Terminal de Bagagem de PARTIDAS e CHEGADAS de voos Internacionais

b) Posição isolada de estacionamento de aeronaves

A posição isolada de estacionamento de aeronave do aeroporto e segunda baía de espera da pista 23-07.

c) Área de manutenção de aeronaves

Área de movimento constituída pelos caminhos de circulação de aeronaves (Taxi ways) Alfa, Bravo, Charlie e Delta.

d) As pistas

- i) **Pista 23-05:** tem um comprimento de 3 805 mts por 45 mts de largura e está equipada com luzes de soleira, limites de laterais e de aproximação, sistema de aterragem por instrumentos (ILS) e VOR/DME.
- ii) **Pista 25-07:** é uma pista visual com um comprimento de 2 500 mts por 60 mts de largura

e) Área de aviação geral

Considerando as características físicas do aeroporto internacional “4 de Fevereiro” nos terminais de aviação geral, as medidas de segurança são aplicadas nos mesmos padrões para os voos comerciais.

f) Terminal de Carga

As Instalações de carga do aeroporto estão situadas nos limites entre o lado ar e o lado terra. O controlo de acesso às instalações a partir do exterior é assegurado com infraestruturas e pessoal de segurança privada e Polícia Nacional nos limites do seu perímetro.

- i) A carga internacional saindo de Angola é fisicamente revistada pelas Alfândegas. Esta revista é conduzida principalmente para a busca de artigos considerados ilegais para exportação, iniciando pelos explosivos e outros artigos perigosos contidos na carga. A carta de porte aérea da carga é assinada pelo supervisor em serviço das Alfândegas, após verificar que a carga foi revistada e não contém nenhum dos artigos referenciados.
- ii) A carga doméstica transportada em aeronaves de passageiros é fisicamente revistada pelo operador aéreo antes de ser embarcada. A carta de porte aéreo da carga é assinada pela pessoa que efectuou a revista, incluindo a data e hora em que a revista foi realizada.

A área de armazenamento de cargas para exportação no aeroporto é protegida de entradas não autorizadas através de um edificio erguido em alvenaria e portas metálicas e muros com cercas. Todas as portas são trancadas e/ou protegidas a todo tempo.

As pessoas que entrarem na área de cargas deverão possuir um passe do aeroporto que lhes permita especificamente o acesso à zona restrita de segurança de carga, ou estar sob o controlo e monitoramento directo de uma pessoa portadora de um passe do aeroporto que permita especificamente o

acesso à zona de segurança de carga. A área de armazenamento para cargas, deverá ser constantemente iluminada.

A carga e correio destinados ao transporte em voos efectuados por aeronaves exclusivamente cargueiros, deverá ser alvo de controlos de segurança para a detecção de artigos considerados ilegais tais como explosivos e outros artigos perigosos que possam estar contidos na carga, com base na avaliação do risco efectuada pelas autoridades especializadas.

g) Correios

Os operadores aéreos que aceitam e transportam cargas em vôos internacionais regulares de passageiros é responsável pela segurança da carga desde o ponto de aceitação até que esta seja embarcada na aeronave. Os operadores aéreos poderão contratar outros operadores ou agências aprovadas de assistência em escala para aceitação, manuseio, armazenamento e embarque da carga e do correio nas suas aeronaves.

Caso a aceitação e a segurança da carga e do correio forem tratadas por outro operador aéreo, este deverá ser devidamente identificado, e possuir os seus procedimentos de segurança de carga aprovados pelo INAVIC e em conformidade com o PSA do aeroporto.

O operador aéreo poderá utilizar os serviços de empresas de segurança contratadas para desempenhar uma ou todas as exigências de segurança previstas. O nome da empresa de segurança contratada deve ser fornecido, e tal empresa deverá ser certificada pelo INAVIC para desempenhar as funções de segurança no aeroporto internacional “4 de Fevereiro”.

O operador aéreo deverá efectuar a supervisão efectiva e o acompanhamento da empresa de segurança contratada ou ao operador aéreo a quem atribuiu o manuseamento da sua carga e correio, para garantir que todas as exigências dos programas descritos estejam a ser cumpridas.

As medidas de controlo e segurança da carga e correio descritos no PSOA de cada operador aéreo devem conter, no mínimo, procedimentos específicos detalhados para as seguintes exigências:

- i) Inspeção de toda a correspondência a ser transportada por avião desde o ponto de aceitação até a entrega ao operador da aeronave para

transporte. O operador da aeronave é responsável pela segurança da correspondência, desde o ponto de aceitação até a entrega ao representante postal autorizado no destino.

- ii) Toda a carga enviada para embarque em vôos comerciais internacionais de passageiros ou em aeronaves que transportem acima de sessenta passageiros, deverá ser fisicamente revistada de acordo com as exigências do PNSAC.
- iii) O operador aéreo ou seus agentes deverão manter os registos da identidade das pessoas que efectuarem a entrega da carga para o embarque nas suas aeronaves. Tais registos deverão ser mantidos por um período mínimo de 60 dias após a data da entrega. O operador aéreo deverá solicitar e reter uma cópia do documento de identificação da pessoa que entrega a carga para o embarque ou, no caso de ser um cidadão estrangeiro, a cópia do passaporte.
- iv) Toda correspondência aceite para transporte em aeronaves comerciais de passageiros deve ser entregue por agentes autorizados da Direcção Nacional de Correios e Telecomunicações de Angola.

h) Companhias Aéreas que Operam em Angola

Segundo as informações fornecidas pela ENANA, no aeroporto internacional 4 de fevereiro operam dezassete companhias aéreas, que a seguir descrevemos:

DT –TAAG, AT – ROYAL AIR MARROC, EK – EMIRATES, KQ – KENIA AIRWAYS, SW – AIR NAMIBIA, AF – AIR FRANCE, GTI – ATLAS, SN – BRUSSELS AIRLINES, TM – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE, W3 – ARIK AIR INTERNACIONAL, BA – BRITISH AIRWAYS, HU - HAINNAN, TP – TAP AIR PORTUGAL, SA – SOUTH AFRICA AIRWAYS, LH – LUFTHANSA, KL – KLM e EKA – EQUAFLIGHT SERVICE.

i) Companhias Aéreas de Risco.

Em conformidade com os dados operativos resultantes das apreensões de drogas feitas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, as companhias aéreas

com mais registo de apreensão destas substâncias são a TAAG, Air Arik e a SA.

Neste ponto, destaca-se a TAAG por constituir a ponte área entre Angola e países do continente africano e americano, tais como Cabo Verde, África do Sul, Congo Brazaville, Congo Democrático, Brasil e Cuba, pelo que torna-se propensa para os traficantes.

1.7. COMPORTAMENTO DO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGA EM ANGOLA. SEU COMBATE POLICIAL E JURÍDICO.

Para uma análise mais clara sobre a temática a se desenvolver neste ponto, achamos fundamental reiterar a nossa posição tomada inicialmente, ou seja, na parte da introdução, onde nos referimos que o presente trabalho se debruçará sobre a temática referente a cocaína, tendo em conta a sua elevada incidência e influência nas economias mundiais de alguns países, assim como o interesse que faz com que milhões de cidadãos de diferentes países tentam alcança-la para o enriquecimento ilícito e fácil, causando enormes prejuízos de saúde e criando instabilidade social, chegando mesmo a estar na origem de muitas mortes de pessoas (ANEXO 1 - TABELAS).

No âmbito das constatações realizadas pelos órgãos de asseguramento policiais de combate ao tráfico de drogas, e pela sociedade no geral, que são traduzidas na **tabela 1** em análise, em Angola há droga. As sustentações são resumidas em relatórios policiais da situação operativa diária, relatórios semanais, mensais e até, anuais, que são elaborados pelos órgãos de especialidade de asseguramento aeroportuário e de investigação criminal que remetem a área de informação e análise para os devidos processamentos.

De acordo com as informações obtidas dos referidos órgãos policiais, cujos resultados são apresentados estatisticamente pelo quadro ilustrado, Angola é um país considerado como de trânsito de drogas, não obstante de se produzir alguma droga, nomeadamente, cannabis (liamba), nas províncias de Malanje, Kuanza Norte e Sul, Zaire, Uíge, Huila e Bengo, que são introduzidas na capital do país, Luanda, por via terrestre.

A droga que é transitada no país é principalmente oriunda dos países andinos, tais como Brasil, Colômbia, Equador, Perú e Bolívia, e exportada por

cidadãos nacionais e estrangeiros para outras regiões de África e Europa, nomeadamente, Ponta Negra, Joanesburgo, Holanda, França e Bélgica, por via aérea.

De acordo com o trabalho operativo secreto levado a cabo pela Polícia Nacional, calcula-se que uma parte considerada da droga detectada entra pelo Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, através de *modus operandi* como camuflagem em bagagens, ingestão do produto camuflado em cápsulas e transportadas no estômago, na vagina, nas roupas interiores, nos sapatos, nas pastas de viagens, bagagens e peças de auto.

Fazendo uma análise pormenorizada da **tabela 1**, nos últimos seis anos, ou seja, desde 2012 a 2017, o tráfico de drogas em Angola registou uma oscilação na sua percentagem de acordo com as apreensões efectuadas, destacando-se os anos de 2013, 2014 e 2017 em que foram apreendidas cerca de 96.189 kg, 91.071 kg e 80.780 kg de cocaína, respectivamente.

De acordo com a tabela em questão, em 2013 foram registados cerca de 1654 casos, pelo facto foi considerado como o ano registado de maior caso. Conscidentemente, foi o ano em que se registou a maior apreensão de cocaína, com um valor de 96.189 kg.

No que se refere as detenções, o ano de 2015 registou o maior número de detenções de consumidores. Contrariamente, o ano de 2014 ficou registado como o de maior detenção de traficantes, com cerca de 326 detidos. (ANEXO 2)

Na sequência da análise dos resultados dos órgãos de combate ao tráfico de drogas no Aeroporto, procedemos a mais uma análise dos resultados operativos referentes a 2017, no período compreendido entre Janeiro a Setembro, onde se pode analisar que, de facto, o tráfico de drogas continua a ser um facto em território nacional.

De acordo com a **tabela 2**, as quantidades apreendidas oscilam, e os traficantes são na sua maior parte angolanos e estrangeiros, destacando-se os nigerianos, sul-africanos, liberianos e são-tomenses.

O desenvolvimento económico do país está a permitir a construção de outros novos Aeroportos Internacionais e simultaneamente a descoberta de novas rotas internacionais, destacando a de Luanda-Pequim, e tendo em conta

o nível económica daquele gigante asiático, podemos calcular uma maior tendência do fenómeno do tráfico. No entanto, independentemente das apreensões registradas que oscilam numa média anual superior a mil casos, continuam a circular no seio das localidades alguma cocaína.

Esta continuidade de circulação de cocaína está cada vez mais a desvirtuar e prejudicar seriamente os consumidores, destacando-se a camada mais jovem, a juventude, que são apontados como os principais consumidores de drogas. Outra face negativa resultante do consumo de droga pela juventude, é a motivação para o cometimento de acções criminais como resultado do efeito provocado pela droga.

1.7.1. COMBATE POLICIAL

Relativamente ao combate do tráfico de drogas, a polícia representa o símbolo mais visível do aparelho formal de controlo do crime. Nesse sentido, reveste-se de alguma importância definir com uma certa precisão o que é a polícia. Não é tarefa simples, nem constitui como objectivo primordial deste trabalho, no entanto, parece-nos importante esclarecer pelo menos o sentido orgânico e material de polícia.

Sérvulo Correia define a polícia em sentido orgânico como “todo serviço administrativo que, nos termos da lei, tenha como tarefa exclusiva ou predominante o exercício de uma actividade policial”. Trata-se, portanto, de um serviço administrativo que tem por missão a prevenção de acontecimentos lesivos dos interesses e valores fundamentais da vida em sociedade.

Por sua vez, polícia em sentido material é entendida como “actividade jurídica e as operações técnicas desenvolvidas por certas autoridades administrativas – as autoridades policiais – e respectivos agentes de execução, com o propósito de prevenir a ocorrência de situações socialmente danosas, em resultado de conductas individuais de carácter perigoso.

Entretanto, temos a polícia enquanto actividade administrativa destinada a prevenir a ocorrência de situações socialmente danosas e a polícia enquanto instituição. Neste seguimento, vamos centrar-nos na PNA, que é segundo o seu Estatuto Orgânico, “uma força de segurança com natureza de serviço público, dotado de autonomia administrativa e financeira, que tem por funções

defender a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, nos termos do disposto na Constituição e na lei.”

Deve portanto, grosso modo, e se seguirmos a nossa Constituição e a Lei de Segurança Nacional (Lei nº 12/02, de 16 de Agosto), garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir a criminalidade, contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos liberdades fundamentais e, em geral, o respeito pela legalidade democrática. No fundo deve ser o garante dos interesses especialmente importantes para a convivência social e proteger os bens jurídicos especialmente relevantes para a vida em sociedade.

O tráfico e o consumo de droga é um sistema complexo e descentralizado, mal definido e infinitamente variável. Este sistema é flexível, opera de diversas formas nas várias culturas e responde rapidamente às pressões exercidas pelas autoridades e sociedade em geral.

O tráfico representa um grande volume de lucros, requer pouca publicidade e, enquanto houver consumidores, haverá sempre o cliente ávido de voltar para buscar mais. Contudo, é em virtude do valor, quantidades e dependência de droga que os consumidores se tornam responsáveis por mais de 70% dos crimes hoje cometidos: o furto, roubo; assalto; prostituição e, por diversas vezes, o homicídio. Estes crimes são praticados pelos consumidores-autores ou sofridos pelos consumidores-vítimas. É, inclusive, frequente acontecer no interior da própria família, entre pais e filhos.

De acordo com a Lei n 12/02, de 16 de Agosto, no seu nº 4.7, a Polícia Nacional é responsável pela manutenção da ordem e pelo apoio no asseguramento dos aeroportos de Angola, destacando o Internacional 4 de Fevereiro. Assim, a nível do aeroporto em análise, constituem como responsabilidades específicas da PNA as seguintes:

- Desenvolvimento de actividades de apoio policial e de cumprimento da lei pelos passageiros e demais utentes dos aeroportos;
- Inspeção das bagagens nos aeroportos visando a detecção de qualquer arma, explosivos, artigo perigoso ou proibido que possa

representar ameaça a segurança do aeroporto ou das aeronaves, sempre que as circunstâncias o exigirem;

- Prevenção e investigação de quaisquer ocorrências perturbadoras da ordem pública verificadas no aeroporto ou instalação da aviação civil;
- Patrulhamento de rotina e de vigilância no exterior dos terminais dos aeroportos, áreas restritas e perímetros;
- Cedência de efectivos especializados na resposta a actos de interferência ilícita, incluindo unidades de intervenção anti-terrorismo e de sapadores;
- Garantia de resposta armada imediata em todos os aeroportos, sempre que necessário;
- Ministras treino ao efectivo da polícia sobre as práticas e procedimentos de segurança da aviação apropriadas as suas responsabilidades.

Para a materialização das citadas responsabilidades, a PNA conta com a colaboração dos outros órgãos executivos do Ministério do Interior, e também com os seus órgãos de especialidades que concorrem para a prevenção da criminalidade, da fiscalização de passageiros, mercadorias e de asseguração aeroportuário, nomeadamente:

Serviço de Investigação Criminal (SIC): foi aprovado pelo Decreto Presidencial nº 179/17, de 09 de Agosto, sendo um órgão executivo do Ministério do Interior, com autonomia administrativa e gestão orçamental, que constitui o corpo superior de polícia criminal e judiciária, ao qual compete executar as políticas e medidas legislativas destinadas a investigar indícios de crimes, adoptar os meios de prevenção e repressão da criminalidade, realizar a instrução preparatória dos processos-crime da sua competência e efectuar detenções, revistas, buscas e apreensões, perícias e exames nos termos da lei.

Dentro do SIC existe a Direcção de Combate ao Narcotráfico, que é o órgão executivo central, ao qual compete a concepção e execução de procedimentos estratégicos e operacionais de prevenção e repressão da produção, transformação, distribuição, comercialização e consumo de estupefacientes e substâncias psicotrópicas. Para melhores resultados operativos, a direcção em causa subdivide-se em Direcções Provinciais.

Do ponto de vista estrutural, as referidas Direcções são constituídos por três brigadas, sendo duas operativas e uma de instrução processual. Relativamente as brigadas operativas, estas operam em todo território jurisdicional, coordenado com as divisões ou comandos municipais da PNA, e com o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro e o Porto de Luanda.

Assim, em cada divisão de polícia e bem como no Aeroporto e Porto de Luanda, existe um departamento de combate ao narcotráfico, constituído por oficiais operativos, que desenvolvem as suas tarefas com base a informação, tendo em conta a deficiência de meios técnicos para o efeito.

Comando Nacional da Polícia Fiscal: é o órgão operativo da PNA ao qual compete o controlo e fiscalização do trânsito de pessoas e mercadorias, a prevenção, a investigação e a repressão dos delitos e transgressões fiscais aduaneiras e, bem assim, colaborar na execução da política de defesa e ordem pública e colaborar com as entidades competentes no âmbito da Defesa Civil.

Em relação as actividades do CNPF no Aeroporto Internacional de Luanda, estas são levadas a cabo pela **Unidade Fiscal Aeroportuária**, cujas competências resumem-se na fiscalização de mercadorias que entram e saem do país, coordenando, para o efeito, com a Agência Geral Tributária, e sempre que for detectada qualquer substância suspeita que indicia a droga, é logo participado aos efectivos da investigação criminal, na qualidade de órgão de especialidade.

Comando de Polícia de Cavalaria e Cinotecnia: de acordo com o artigo 1º do seu Regulamento Orgânico, é um órgão da reserva do Comandante Geral da Polícia Nacional, ao qual incumbe gerir políticas de emprego da técnica animal, desenvolver actividades de apoio as acções de vigilância e patrulhamento, manutenção e reposição da ordem pública, mediante a utilização de espécies equina e canina, bem assim a reprodução animal destas espécies, destinadas a acções operativas em todo o território nacional.

Na estrutura orgânica desta Unidade Central da PNA, consta a Área de Detecção de Drogas, com o um total de 24 binómios, cujas raças preferenciais são: coker spaniel, labrador, pastor alemão, pastor malinó e pastor ciro. Independentemente da existência desta especialidade na PNA, ela não tem sido utilizada no reforço das actividades operacionais de carácter preventivo, e muito menos reactivo, na difícil luta contra este fenómeno internacional.

Comando de Unidade Aeroportuária: O presente Comando foi criado à luz do despacho nº 70, de 21 de Abril de 2004, de Sua Excelência Comandante Geral da Polícia Nacional, com o objectivo de aglutinar sob a sua dependência todas as forças policiais que, directamente, concorrem para o asseguramento aeroportuário.

Constitui o órgão policial que tem a incumbência de velar pela segurança das infra-estruturas de serviço administrativo e de placa, assim como velar pela manutenção da ordem e segurança pública, embora, existirem outras forças que concorrem para estes serviços, conforme frisamos.

Paradoxalmente, não se verifica o cumprimento do despacho referido, o que tem inviabilizado o normal funcionamento de coordenação entre as várias forças policiais. Na prática o que se verifica é que não há subordinação directa entre os demais órgãos operativos com o comando da unidade aeroportuária. Cada um por si.

Do exposto, facilmente podemos alegar que o tráfico de drogas é e deve ser uma preocupação da polícia. Deve ser uma preocupação pelos bens jurídicos que estão em causa, deve ser uma preocupação pela criminalidade indirecta que lhe subjaz. A polícia, neste contexto, deve representar um papel fulcral, na tentativa de encontrar soluções, senão para resolver pelo menos para minimizar ao máximo este problema.

Importa referir que, para se efectuar um combate eficiente e eficaz ao tráfico de droga, é fundamental que toda a sociedade se envolva nesta batalha, porque embora seja uma preocupação para a PNA, não deixa de ser um problema da sociedade.

A formação constitui uma ferramenta fundamental para o combate policial ao tráfico de drogas. Para o efeito, a PNA tem ministrado formação ao

seu efectivo ligado ao combate contra este fenómeno, contando com a prestimosa colaboração de alguns especialistas de países amigos, tais como Cuba e Rússia, que têm ministrado formação no âmbito do narcotráfico a efectivos da PNA.

Deste modo, a luta contra este fenómeno passa a ser com maior rigor, através de definição de estratégias bem concebidas baseadas em princípios e doutrinas comprovados e que tenham alcançado sucessos nos diferentes países, Destaca-se aqui, o facto de qualquer formação merecer uma triagem, de forma a conformá-la à nossa realidade.

O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro é um objectivo estratégico da República de Angola, tendo em conta a sua magnitude, importância, valor na economia do país. É também o ponto de convergência entre cidadãos nacionais e internacionais, pelo que é imperioso que se garanta a sua segurança no geral, e o combate do tráfico de droga, em especial.

1.7.2. COMBATE JURIDICO

O combate jurídico ao tráfico de droga constitui como pilar e fundamento da actuação policial contra os cidadãos nacionais e estrangeiros que servem-se desta prática como meio de subsistência, utilizando meios e métodos ilegais para comercialização da droga. Esta prática tem merecido nos últimos anos atenção da parte do Estado angolano, fruto de uma tomada de consciência cada vez maior sobre o fenómeno, principalmente no que diz respeito as suas aplicações económicas e sociais, apresentando-se como factor precioso ao desenvolvimento do país e como obstáculo social.

De igual modo, o Estado está ciente de que o combate a droga envolve sempre uma componente interna e externa. Neste contexto, de modo a diminuir o índice de droga, em especial da cocaína no país, por ser considerada uma substância totalmente entorpecente, o Estado angolano traçou medidas que visam combater a sua entrada em território nacional, criando um dispositivo de controlo nas vias de acesso, nomeadamente nos postos fronteiriços e Aeroportos, com finalidade de dismantelar as redes dos traficantes e o seu comércio ilícito, visando a diminuição da criminalidade no país.

Com o objectivo de combater, sensibilizar, prevenir e controlar as drogas e a criminalidade conexa, em Angola, através da Resolução nº 13/01, foi instituída a 21 de Setembro de 2001, o **Comité Interministerial de Luta Anti-Drogas**, abreviado com a sigla **CILAD**, coordenado pelo Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos e integra nove Instituições do Executivo angolano, nomeadamente, Ministérios da Saúde, Educação, Interior, Juventude e Desportos, MINARS, das Relações Exteriores, da Comunicação Social e das Finanças, que é representada pela Agência Geral Tributária. As referidas entidades, de forma conjunta, estão a criar um mecanismo de prevenção e de combate as drogas, e também a garantir a execução das políticas defendidas nos programas do Governo para o combate ao tráfico e consumo de drogas, coadjuvando-se dos órgãos com competência directa na importação e controlo de drogas para fins lícitos.

O ordenamento jurídico angolano prevê como infracção penal os actos de produção, tráfico e consumo ilícito de drogas, nos termos previstos na Lei nº 3/99, de 6 de Agosto, lei sobre o tráfico e consumo de estupefacientes, substâncias psicotrópicas e precursores, em consonância aos preceitos e parâmetros consagrados nas convenções das Nações Unidas – de 1961, 1971 e 1988, as quais Angola aderiu, como já frisamos.

No que tange a lei em vigor no país, encontra-se em parte desfocada do contexto actual no que concerne as quantidades que podem ser encontradas em posse de um traficante, que obrigaria a uma punição severa. Assim sendo, vários são os traficantes que a conta com a justiça tem sido restituída em liberdade, por fragilidade da moldura penal sancionatória, conforme o estipulado nos artigos 4º e 5º em conjugação com o artigo 8º, da mesma lei.

Como se pode apreciar, a investigação que se pretende é necessária atendendo, em:

- **Primeiro lugar**, que o critério dos países que subscreveram os convénios internacionais de luta contra o tráfico de droga promulga mudanças em função de reforçar o seu controlo perante a cada vez mais visível intenção de alguns de minimizar a sua importância.

- **Segundo**, pela evolução que o tráfico de droga tem no continente africano, com tendência a incrementar o seu consumo e uma maior incidência em ser utilizada como trânsito desde os países produtores aos consumidores.
- **Terceiro**, porque ainda quando as estatísticas reflectem uma diminuição, principalmente do número de cidadãos detidos na fronteira aérea, o risco é latente.

Por outra parte, a vulnerabilidade que apresenta a actual legislação angolana, é outro factor que pode contribuir a que este fenómeno se torne mais grave no futuro, ao deixar aberta uma brecha que longe de contribuir para a sua prevenção, o potencie.

CAPITULO 2 - ANÁLISE DOS RESULTADOS

POPULAÇÃO

Para a elaboração do presente trabalho contamos com uma população de 200 pessoas, onde se destacam as seguintes quantidades:

- 135 Polícias, representando as classes de: oficiais, sub-chefes, agentes e médicos veterinários.
- 42 Trabalhadores civis do Aeroporto, representando as classes de: chefes de áreas, especialistas e pessoal de asseguramento das Alfandegas, GHASSIST e WSS.
- 23 Ex-detidos, representando: elementos que já foram condenados por terem sido apanhados no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro no mundo do tráfico de drogas, e consumidores ocasionais que já foram detidos pela polícia.

INQUÉRITO

Seguidamente, mostra-se as respostas em percentagens dadas pelos inquiridos a cada uma das catorze questões. As referidas questões são do âmbito geral da droga, da polícia, da técnica canina, formação, do Estado e do intercâmbio com outras polícias.

As respostas estão representadas no ANEXO 2 - GRÁFICOS.

1. Em Angola existem drogas (depressoras, estimulantes e perturbadoras).

Relativamente a **primeira questão** do inquérito, podemos constatar que das 200 pessoas inquiridas, **47% optou pela opção CM e 42% pela opção CM/T**. Pelos factos constatados podemos notar uma concordância destas percentagens com o afirmado na parte teórica do presente trabalho, onde, segundo os dados cedidos pelos órgãos de asseguramento aeroportuário, com destaque a DNIC, em Angola existe drogas, ou seja, a droga no nosso país é uma realidade.

2. Toda a droga que circula em Angola é de produção nacional.

Quanto a **segunda questão**, após análise minuciosa dos resultados do inquérito, notamos que **46% dos inquiridos escolheram a opção DM e 40% a opção DM/T**. Estes resultados encontram conformidade com o afirmado na parte teórica, na caracterização das drogas, onde afirmamos que Angola não é considerado como um país produtor, mas sim de trânsito.

3. O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro é considerado como maior ponto de entrada de drogas no país.

Analisando a **terceira questão**, notamos que **39% optou pela opção DM**, e já **32% elegeu a NC/MD**. Contrariamente ao afirmado na parte teórica, o resultado do inquérito demonstra-nos o contrário, o que nos leva a reflectir sobre as entradas das drogas no país.

É importante analisar as respostas dos inquiridos, isto porque segundo as afirmações dos polícias de ordem pública e dos ex-presidiários condenados por tráfico ilícito de drogas, uma parte considerada da droga que circula nas ruas e que é traficada nas casas noturnas das principais cidades dos país, entra, com algum êxito, pelo aeroporto, não obstante de outras rotas ou pontos de entradas possíveis.

4. Os passageiros que viajam para Angola trazem consigo drogas porque a legislação nacional prevê moldura penal leve para os traficantes.

Analisando os resultados expressados no gráfico referente a **quarta questão**, nota-se claramente uma tendência de empate nas respostas, destacando os **31% que optou pela opção NC/MD, 26% DM e 25% CM**. No entanto, há uma ligeira tendência em concordar com a frase. Ao ser assim, encontramos uniformidade quando comparado com o escrito no ponto referente ao combate jurídico, onde afirmamos que a moldura penal a aplicar no caso de tráfico de drogas é fraca, tendo em conta a dimensão do prejuízo que este fenómeno provoca na sociedade.

5. A informação policial é considerada como um vector essencial para o combate ao tráfico ilícito de drogas.

Na **quinta questão** podemos notar uma clara concordância entre os inquiridos em optarem pela opção **CM com 80%**, o que nos leva a concluir que, de facto, no combate ao fenómeno do tráfico de drogas a informação constitui uma ferramenta de extrema importante, permitindo as autoridades policiais de prevenir a entrada de droga no país, bem como de reprimir ou investigar, nos casos em que tenha já entrado.

6. Os órgãos policiais especializados no combate ao tráfico ilícito de drogas têm poucos meios de detenção de drogas.

Quanto a **questão seis**, notamos que as opções **CM com 55% e CM/T com 37%** foram as mais escolhidos pelos inquiridos, demonstrando-nos assim, que a insuficiência de meios apropriados para o combate do tráfico de droga no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, é apontada como uma dificuldade para o seu combate. Esta conjugação de respostas encontra concordância com o afirmado na parte teórica, quando demonstramos as debilidades identificadas no Aeroporto.

7. A formação do efectivo é apontada como um dos factores fundamentais para o combate ao tráfico ilícito de drogas.

Conforme afirmamos na parte teórica em que a formação do efectivo policial constitui um vector fundamental para o combate ao tráfico de droga, aqui, na **questão sete**, notamos que dos inquiridos, **54% optou pelo CM e 36% pelo CM/T**, demonstrando-nos uma clara concordância da importância da formação nas acções operativas no Aeroporto.

8. A utilização do binómio homem-cão no controlo e vigilância do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro pode melhorar o combate ao tráfico ilícito de drogas.

Na **questão oito** notamos uma clara preferência dos inquiridos em selecionarem as opções **CM/T com 47% e CM com 50%**. Pelos resultados expressos, concluímos da necessidade de utilização da técnica canina, através do binómio homem-cão, para introduzir algumas melhorias no combate deste fenómeno.

9. O animal cão é portador de atributos naturais que, quando treinados, lhe permitem detectar substâncias não visíveis ao ser humano.

Quanto a **questão nove**, à semelhança da pergunta anterior, uma esmagadora maioria dos inquiridos **optou pelo CM/T com 51% e CM com 39%**, o que vem validar o afirmado na parte teórica onde defendemos da necessidade de utilização deste animal nas mais diversas vertentes operativas no local em análise.

10. O binómio homem-cão pode ser fundamental no trabalho operativo levado a cabo pelos órgãos responsáveis pela segurança pública.

As respostas dadas a **questão dez** são claramente uma demonstração da necessidade de utilização da técnica canina nas variadas vertentes operativas levadas a cabo pela PN, onde o **55% dos inquiridos optou por CM e já 37% pelo CM/T**.

11. A divulgação/publicidade do patrulhamento com auxílio de cão no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro pode ser um factor dissuasor para os traficantes e população em geral.

À semelhança das respostas dadas as duas questões anteriores, notamos, que na **questão onze** também os inquiridos optaram por **CM com 51% e CM/T com 35%**.

12. A cocaína e a liamba são apontadas como as drogas mais usuais entre a população nacional.

Na **questão doze** as opções mais representativas foram as **CM com 65% e a CM/T com 28%**, demonstrando-nos assim de que as drogas cocaína e a liamba são as que mais se trafica e se consome no país.

13. Angola, em especial a polícia nacional, deve manter os laços de amizade e cooperação com as outras polícias, para que, em conjunto combaterem o tráfico ilícito de drogas.

As respostas dadas a **questão treze** demonstram da necessidade de se combater ao tráfico de droga em colaboração e cooperação de outras polícias através de mecanismos de troca de informações e intervenções conjuntas

sempre que necessário, já que o fenómeno do tráfico de droga é transfronteiriço, atingindo quase todos os países do mundo. Os inquiridos optaram por **CM/T com 81% e CM com 16%**.

14. A nível nacional, a luta contra o tráfico ilícito de drogas deve ser visto como uma prioridade do Estado.

Finalmente, observa-se na **questão catorze** que **45% dos inquiridos optou em CM e já 41% optou por CM/T**. Assim, atendendo a proliferação deste fenómeno e os prejuízos que causam na sociedade, deve ser da responsabilidade do Estado a política de combate a droga.

CAPITULO 3 - APRESENTAÇÃO DO PLANO DE ACÇÕES COMO CONTRIBUTO NO COMBATE AO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL 4 DE FEVEREIRO.

REFERÊNCIAS PARA A REALIZAÇÃO DO PLANO DE ACÇÕES:

- Convenção Única sobre Estupefaciente de 1961
- Convénio sobre Substâncias Psicotrópicas de 1978
- Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988
- Constituição da República de Angola
- Decreto nº 20/93, de 11 de Junho (Estatuto Orgânico da Polícia Nacional)
- Lei nº 3/99, de 6 de Agosto (Lei sobre Tráfico de Drogas)
- Resolução nº 13/01, de 21 de Setembro de 2001 (criação do CILAD)
- Plano de Modernização e Desenvolvimento da Polícia Nacional
- Plano Estratégico do CGPN, referente ao período 20012-2017

INTRODUÇÃO

A Policia Nacional é um serviço público policial, com atribuições específicas e uma orgânica própria, dotado de mapas de pessoal com funções policiais e funções não policiais e de recursos materiais próprios, prosseguindo a sua missão, em todo o território nacional e em proximidade com o cidadão.

O presente plano de acções visa contribuir na melhoria do combate ao tráfico ilícito de drogas, na área em que nos propusemos a estudar, Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro. Tudo isso far-se-á em prol do cumprimento da **Missão: Promover a segurança em liberdade**. Passará pelo aprofundamento da modernização e incremento da proactividade no seio da PN, valorizando, sobretudo, o potencial humano, privilegiando a relação assertiva entre os vários órgãos policiais de asseguramento aeroportuário e os demais organismos públicos e privados alocados no aeroporto.

As linhas gerais da política de segurança definem como prioritária a **Garantia da Segurança Aeroportuária**. Para o efeito, há que enfrentar,

prevenir e reprimir com eficácia os crimes de tráfico ilícito de droga cometidos por cidadãos nacionais e internacionais em território angolano.

Para a prossecução das acções a implementar, deverá se dado cumprimento a todos os normativos legais constantes da referência do presente plano, fazendo com que o Estado se responsabilize pelo combate deste fenómeno a nível nacional, restando a cada instituição governamental e órgãos operacionais levarem a cabo as suas tarefas, seguindo uma estratégia única e uma convergência nos procedimentos de actuação, ficando as glórias e inglórias sob a responsabilidade do sistema, e não de uma só instituição ou órgão policial, como tem acontecido actualmente.

PLANO DE ACÇÕES

3.1. No Domínio Interno – Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

A estrutura do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro compreende as seguintes partes: protocolo do Estado, área de *check-in*, área de contentorização, sala de embarque e placa. Assim, para o combate ao tráfico ilícito de droga, devemos centrar as nossas atenções nas referidas partes:

a) Protocolo de Estado:

Constitui área que exige uma maior atenção do ponto de vista de segurança, tendo em conta os níveis de responsabilidade profissional das pessoas que, geralmente, tem direito a atendimento protocolar. Para efeito de segurança de passageiro, existe um aparelho de raio x para pessoas e bagagens de mão. Face ao constatado, sugerimos a implementação das seguintes alterações funcionais:

- Na área protocolar, deve-se materializar o memorando das entidades que usam a sala, concretamente os que devem ter acesso e a atenção devida;

- Deve haver maior coordenação com as forças policiais na vertente de fiscalização aduaneira, assim como na manutenção da ordem e tranquilidade públicas;
- Regular e separar os dirigentes segundo a sua categoria a nível do aparelho de Estado, para melhor controlar as salas e numerá-las;
- Criar encontros com os responsáveis do terminal do protocolo de Estado, para conhecer os métodos de trabalho e coordenarmos a área de actuação;
- Dar mais autoridades aos órgãos da polícia para melhor prestação de serviço na área protocolar.

b) Área de *check-In*:

Esta área é onde os passageiros têm o primeiro contacto com o sistema aeroportuário, sendo o local onde, de forma organizada, dirigem-se aos balcões para diligenciar junto dos trabalhadores da Companhia Aérea, o tratamento de assuntos relacionados com a sua viagem, devendo para o efeito, apresentar a documentação legal de viagem, como bilhete de passagem e passaporte, acompanhando-se de suas pertenças pessoais.

Relativamente a área de *check-in*, deve-se:

- Criar uma separação entre a área de serviço e a pública, visto que são identificadas várias dificuldades na identificação de passageiros e funcionários das diversas companhias que operam no sistema;
- Criar o sistema de segurança operativa para o combate dos comerciantes ilícitos “muambeiros” e aqueles que perturbam o normal funcionamento do efectivo da polícia;
- Coordenar com o efectivo de segurança da WSS, que passem a funcionar no interior dos cordões de segurança da sala de *check-in*;
- Pôr a funcionar os aparelhos do RX existentes na sala *check-in*, para melhor controlar o sistema de segurança;
- Exigência permanente do passe de acesso nas instalações do terminal de voos internacionais, pelo efectivo da polícia.

c) Área de Contentorização e Descontentorização:

Esta área é considerada de extrema preocupação do ponto de vista de segurança. Isto porque é a zona onde se efectua a filtragem directa das bagagens dos passageiros através do aparelho de RX que é operado por funcionários das Alfândegas.

No local de filtragem encontram-se efectivos policiais de forma oportuna e de carácter permanente, com a missão de vigiarem o trabalho de visualização levado a cabo pelos operadores do aparelho de RX, e sempre que possível, estreitar a canalização da informação referente a detenção de droga aos órgãos com competência para o efeito. Destaca-se a pluralidade dos órgãos que funcionam nesta área, nomeadamente, a PNA, SSR, TAAG, Operador da ENANA e GHASSIST (assistência a passageiros e mercadorias).

Tendo em conta a importância desta área, é imprescindível que se execute as seguintes sugestões:

- Maior rigor na esterilização da área de bagagem, não permitindo que acesse pessoas estranhas ao local, devido ao desaparecimento de mercadorias e a dissimulação de substâncias proibidas nas bagagens;
- Propor mudança do aparelho de Raio X, visto que só detectam metais, deixando assim, passar outros objectos úteis sujeitos de fiscalização, tais como valores monetários, pedras preciosas e outros artigos proibidos por lei.

d) Sala de Embarque:

Com relação a esta sala, é a área de serviço com acção primordial, já que carece de muito cuidado, visto que qualquer falha que ocorrer a nível de todas as forças que trabalham no interior deste terminal, são sujeitos a uma revista minuciosa e uma esterilização total da sala de embarque.

Numa primeira fase, os passageiros e funcionários que acedam a área, cumprem com a inspecção de detector de metal, posteriormente dirigem-se ao aparelho de RX onde à entrada prestam informações aos agentes policiais e de migração e estrangeiros relativo aos artigos pessoais. Passado desta área, qualquer intervenção policial torna-se nula, visto que o passageiro já passou por todos filtros, restando-lhe apenas, aceder a aeronave. Por esta razão, todo

esforço é pouco para garantir uma segurança e filtragem eficaz, de modo a se combater o tráfico de droga.

Assim, deve-se:

- Definir o acesso dos funcionários e separá-los dos passageiros;
- Quando acessar a sala de embarque, os passageiros estão sujeitos a revista física, assim como os funcionários que circulam na sala;
- Esterilização total da sala a funcionários e passageiros, optando pela tolerância zero;
- Definir o funcionamento da porta de trânsito;
- Maior participação dos efectivos policiais na actuação de baixa visibilidade no descobrimento de foco delictivo;
- Controlar com maior rigor a entrada de acesso dos funcionários das lojas (*free shop*) no interior da sala de embarque.

3.2. No Domínio Jurídico

- Respeitar o estipulado na Convenção Única de Estupefaciente de 1961, no Convénio sobre Substancias Psicotrópicas de 1971 e na Convenção das Nações Unidas Contra o Trafico Ilícito de Estupefacientes e Substancias Psicotrópicas de 1988.
- Cumprir integralmente com o estipulado na lei nº 3/99, de 6 de Agosto
- Tornar a CILAD operacional. Para o efeito, tendo em conta as proporções alarmantes que este fenómeno tende a alcançar, a CILAD deve ser dirigida pelo Presidente da República, que poderá delegar ao Vice-Presidente da República.

3.3 No Domínio de Protocolo de Cooperação e Colaboração

- Elaborar um Protocolo de Cooperação e Colaboração entre os **Ministérios do Interior e dos Transportes**, visando a definição de procedimentos de trabalho entre os órgãos sob as suas tutelas, **PNA e ENANA** (empresa gestora do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro), respectivamente.
- Definir políticas de cooperação de informações operativas entre a Polícia Nacional e os demais órgãos e serviços de segurança, nomeadamente

com o SINSE (Serviço de Informação e Segurança de Estado).

3.4 No Domínio da Situação Operativa:

- **Elaborar um despacho a ser assinado por Sua Excelência Comandante Geral da Polícia Nacional** que defina os procedimentos de trabalho operativo no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.
- Constar do despacho que os **órgãos policiais que concorrem no asseguração aeroportuário devem subordinar-se a um mando único**, de modo a se imprimir disciplina e organização no tratamento das acções operativas policiais, visando o alcance de melhores resultados.
- Indicar o **CUA** como coordenar de toda actividade operativa, onde os demais órgãos deverão subordinar-se do ponto de vista operacional e funcional, ficando o ponto de vista metodológico sob responsabilidade dos seus órgãos de especialidades.
- **Definir um canal de informação/comunicação para as unidades policiais**, de modo a partilharem os dados adquiridos para que, em conjunto, possam definir medidas operativas em tempo oportuno e para cada caso em concreto.
- **Criar uma unidade cinófila, que deverá estar localizada na zona interior do perímetro do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro**, por forma a se racionalizar o tempo de acção, tendo em conta as características ambientais da cidade e a deficiente circulação rodoviária que podem prejudicar o rendimento dos animais e consequente obtenção de resultados operativos.
- Definir junto da ENANA o **plano de trabalho e locais a inspecionar pela unidade cinófila**. Deve ser dedicado maior atenção as áreas de *check in*, contentorização, descontentorização, embarque, desembarque, avião (área de asseio e local de assento de passageiros).
- Realizar **demonstrações do uso da técnica canina** para o combate a droga nos distintos locais do aeroporto com **fins profilácticos**, reforçando a ideia da existência desta técnica no aeroporto ao serviço da polícia.

- Incluir **a informação pública que com fins de propaganda** aos viajantes e população em geral, através dos **meios de comunicação social**, a actividade de combate ao tráfico ilícito de drogas levada a cabo pela Polícia Nacional no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.

3.5 No Domínio da Formação e Profissionalização do Pessoal

- **Elaborar programas direccionados de formação contínua**, visando **reforçar os conhecimentos dos agentes da PNA que funcionam no aeroporto sobre as suas competências e aptidões na fiscalização e detecção de drogas.**
- **Ministrar formação básica sobre drogas** nas suas variadas vertentes aos **funcionários** da ENANA, TAAG (pilotos, auxiliares de bordo, técnicos de manutenção, assistentes de terra), GHASSIST e a WSS (empresa privada de segurança).
- Continuar a **promover a participação** nos programas de formação, no âmbito da **cooperação** com as corporações congéneres, **no domínio do combate ao tráfico ilícito de drogas.**
- **Elaborar e Ministrar** programa direccionado de **formação dos agentes da PNA em prol da técnica canina com ênfase no combate as drogas.**

CONCLUSÕES

(...) a droga. Não é invencível.
Oferece muita resistência, mas é possível
matar o vício.⁸

Terminada a análise investigativa sobre a necessidade de se criar um Plano de Acções como contributo no combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, resta-nos estabelecer parâmetros comparativos e conclusivos sobre a correlação entre a situação diagnosticada, as consultas efectuadas aos meios bibliográficos comparando-as a consulta pública levada a cabo junto dos órgãos do Estado com competência no combate ao tráfico de droga no país.

1. A capital do país, Luanda, constitui o maior polo de venda e consumo de droga a nível nacional, devido a sobrelotação de habitantes, a criação de bairros desordenados socialmente, e por ser a província onde se encontram o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, assim como o Porto de Luanda, que por sinal, são os maiores do país. Há registo de entrada e saída de um elevado número de pessoas e mercadorias, o que pressupõe que a proliferação deste fenómeno seja previsível. Daí a PNA encetar esforços no sentido de cada vez mais, formar e formar mais e bem o seu efectivo.
2. O desemprego, o lucro fácil, a desigualdade social, a falta de meios técnicos sofisticados, a inexistência de controlos físicos de pessoas e mercadorias eficazes, a permissibilidade dos agentes policiais e demais trabalhadores do Aeroporto e o tímido acompanhamento das autoridades policiais e sociais responsáveis pela aplicação da lei, foram apontadas como as principais razões do actual estado de tráfico de droga no país, com destaque no local de análise, Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.
3. Pelo facto constatado, afirmamos que o fenómeno do tráfico de droga em Angola tende a incrementar, tendo em conta o desenvolvimento económico e social do país, o que está a permitir a descoberta de novas rotas aéreas para a transportadora aérea nacional, TAAG, causando assim, grandes interesses no seio dos traficantes.

⁸ Daniel C. Oliveira, *1 Dose droga... 1 gr. Esperança?*, Texto Editora, Lisboa, 2001, pp. 158

4. Para contrapor este grande interesse dos traficantes, julgamos essencial que a PNA, através dos seus órgãos operativos de asseguramento aeroportuário, continuem a trabalhar afincadamente, sob forma de um sistema que engloba todas forças e serviços de segurança num corpo único, por forma a aplicar eficaz e eficientemente a estratégia de combate do tráfico de droga, o que se prevê melhores resultados operativos.
5. A este sistema de combate ao tráfico de drogas, julgamos pertinente e indispensável a inclusão da técnica canina nos moldes traçados no plano de acções apresentado. Não obstante, é primordial a definição de filosofia de trabalho entre a PNA e a ENANA, sob coordenação dos Ministérios do Interior e dos Transportes, no sentido de se gerir, pelo sistema a se criar, todo o serviço de asseguramento aeroportuário.
6. A luta contra o tráfico de droga exige, contudo, permanente adequação das soluções legislativas e operacionais tendo em vista a respectiva eficácia. Urge assim, face a disseminação do fenómeno, empenhar no esforço directo de combate a oferta e ao consumo outros órgãos da PNA, nomeadamente, o CPCC – Unidade Cinotecnia.
7. Analisado o problema, parece haver consenso em considerar que é no campo das prevenções, em última instância, o destino deste alarmante fenómeno. Já que aqui se criam as condições psicossociais que tornam supérfluo o consumo da droga e, portanto, a procura da mesma. A prevenção da procura equivaleria a cortar o mal pela raiz.

Luanda, aos ____ de Novembro de 2017.

Avelino Mateus Ucuahanha Chissuata

Sub-Comissário

RECOMENDAÇÕES DIRECCIONADAS A DIRECÇÃO NACIONAL DE RECURSOS HUMANOS/POLÍCIA NACIONAL

1. Que seja levada ao conhecimento da Chefia da Polícia Nacional o resultado da presente investigação.
2. Que seja autorizada a implementação do presente plano de acções no local em análise.
3. Que o resultado deste trabalho seja introduzido no plano de formação dos efectivos dos órgãos de asseguramento aeroportuário.
4. Que seja autorizada a realização mais profunda deste estudo a níveis superiores.

BIBLIOGRAFIA

- Agra**, Cândido, *Entre Drogas e Crime*, Notícias Editorial, Lisboa, 1998
- Agra**, Cândido, GUERRA, Marina; *Droga e Crime – Estudos Interdisciplinares, Planos Existenciais, Droga e Crime*, GPCCD, Lisboa, 1997
- Chiavenato**, Idalberto, *Administração nos Novos Tempos*, 2ª edição, São Paulo/Brasil, Campus, 1999.
- Chiyaneké**, Isaías Celestino, *Polícia e Sociedade*, Ministério do Interior-Comando Geral da Polícia de Angola, 1ª edição, Luanda, DNOP, Março, 2002.
- Costa**, Brutos da, *Exclusões sociais*, 1ª edição, Gradiva, Lisboa, 1998.
- Dias**, Antunes, *Liberdade, Cidadania e Segurança*, Coimbra, Almedina, 2001.
- Dias**, Jorge Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa; *Criminologia – O Homem Delinquente e a Sociedade Criminógena*, 2ª Reimpressão, Coimbra Editora, Coimbra, 1997
- Eiras**, H e F.G.Q, *Dicionário de Direito Penal e Processual*, 3ª Edição, Sociedade editora, Lisboa, 2010
- Foddy**, William, *Como Perguntar – Teoria e Prática da Construção de Perguntas em Entrevistas e Questionários*, Celta Editora, Oeiras, 1996.
- Ghiglione**, Rodolphe, MATALON, Benjamin, *O Inquérito – Teoria e Prática*, Oeiras: Celta Editora, 2001
- Giddens**, A, *Sociologia*, 8ª Edição, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2010
- Oliveira**, C. Daniel; *I Dose Droga*, Texto Editora, 2001
- Oliveira**, J.F, *As políticas de Segurança e os Modelos de Policiamento. A Emergência de Proximidade*, Edições Almedina SA, Fevereiro, 2006.
- Pérez**, Elkis Rojas e **Darias**, Roberto Medina, *Actividad Ilícita de Drogas*, ISMI, La Habana, 2012
- Quivy**, Raymond, Campenhoudt, Luc Van, *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, Traduzido por, Marques, João M., et al., ed. Gradiva, Lisboa, 1998.
- Sarmiento**, Manuela, *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*, Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2008

Stoner, James A. F. *Administração*, 2ª edição, Rio de Janeiro, Prentice-Hall do Brasil, 1985.

Vasco, J, *Polícia de Proximidade. Aplicação do Sistema de Polícia de Proximidade na Polícia Municipal de Maia*, Universidade Fernando Pessoa, Porto, 2014

Revistas, Publicações Periódicas e Relatórios:

Correia, José Manuel Sérvulo, “Medidas de Polícia e Legalidade Administrativa”, Revista *Polícia Portuguesa*, 1994.

“Reflectir a Realidade Angolana” *Revista África Hoje*, nº168, Agosto 2002.

Simões, Luís Filipe Sousa, “A Polícia e o Cidadão”, in *Seminário Internacional*. Programa de Estabilização 1995-1996

Resumo Analítico da situação Criminal e Policial do País, Comando Geral da PNA, Luanda, 27 de Abril de 2015.

Legislação:

5. Convenção Única sobre Estupefaciente de 1961
6. Convénio sobre Substâncias Psicotrópicas de 1978
7. Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988
8. Constituição da República, Lei nº
9. Decreto nº 20/93, de 11 de Junho (Estatuto Orgânico da PNA)
10. Decreto-lei nº91 de 1961.
11. Decreto-lei 24/75 de 1 de Abril de 1975.
12. Decreto Presidencial n 130/10, de 7 de Julho (Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil)
13. Lei nº1/75, 1ª série do B.O. nº38, de 14 de Janeiro de 1975.
14. Lei 12/78, de 26 de Maio de 1978.
15. Lei nº12/2002, de 16 de Agosto de 2002 (Lei de Segurança Nacional).
16. Lei nº 3/99, de 6 de Agosto (Lei Sobre o Tráfico e Consumo de Estupefacientes, Substancias Psicotrópicas e Percussores
17. Resolução nº 13/01, de 21 de Setembro de 2001 (criação do CILAD)
18. Plano Estratégico do CGPN, referente ao período 2012-2017.

19. Decreto Presidencial nº 209/14 de 18 de Agosto, que cria o Serviço de Investigação Criminal integrando a Direcção Nacional de Investigação Criminal e a Direcção Nacional de Inspecção e Investigação das Actividades Económicas, passando a depender orgânica e funcionalmente do Ministério do Interior.
20. Decreto Presidencial nº 179/17, de 09 de Agosto, que aprova o Regulamento Orgânico do Serviço de Investigação Criminal.